



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 20]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 29, 2001/माघ 9, 1922

No. 20]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 29, 2001/MAGHA 9, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जनवरी, 2001

सं. टीएएमपी/106/2000-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास के दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/106/2000-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2001 के 5वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास से इसके दरों के मान के यौक्तिकरण, संशोधन/परिवर्धन के सबंध में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीओपीटी की वर्तमान दरों का मान जनवरी, 1999 में अधिसूचित किया गया था। उक्त मान के सकलन के समय पूर्ववर्ती दरों के मान में विद्यमान अनेक शर्तों और निबन्धनों को सरल किया गया था और शामिल किया गया था। तथापि, वर्तमान दरों के मान को क्रियान्वित करते समय सीओपीटी ने पाया कि कुछ खंड अस्पष्ट हैं और अलग-अलग अर्थ लिए जाने की गुंजाइश बनी हुई है। तदनुसार, सीओपीटी के बोर्ड ने दिनांक 30 अगस्त, 2000 को आयोजित अपनी बैठक में कुछ विद्यमान प्राक्धानों को स्पष्ट करने के लिए दरों के मान में संशोधन/परिवर्धन करने का प्रस्ताव किया।

3 सीओपीटी के प्रस्ताव और ऐसे सशोधन के लिए आवश्यक परिस्थितियों के सीओपीटी द्वारा तैयार उल्लेख नीचे दिए गए हैं :—

(i) (क) खंड 3 — “बर्थ किराया प्रभार” के अंतर्गत वर्तमान दरों के मान के पृष्ठ सं० 24 में यह उल्लेख किया गया है कि रक्षा पोत, जिस एक बर्थ में रुके हैं और उसके बराबर वाली बर्थ अथवा बर्थों को खाली रखने का अनुरोध करते हैं, उनसे खाली रखे गए बर्थ/बर्थों के लिए बर्थ किए गए पोत के जीआरटी के समान ही अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाएगा ।

(ख) तथापि, उसी खंड में यह प्रावधान है कि बर्थ या बर्थों में रुका हुआ कोई अन्य पोत बराबर वाली बर्थ या बर्थों को खाली रखने का अनुरोध करता है तो उससे ऐसी खाली रखी गई बर्थ के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पायलिटिज और बर्थ किराया वसूल किया जाएगा। इससे यह संकेत मिलता है कि बर्थ खाली रखने पर रक्षा पोतों को केवल अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना पड़ेगा, जबकि अन्य पोतों को अतिरिक्त पत्तन देयताओं, पायलिटिज और बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है ।

(ग) पूर्ववर्ती दरों के मान में रक्षा पोतों सहित सभी पोतों को बर्थ किराया के अलावा अतिरिक्त पत्तन देयताओं और पायलिटिज का भुगतान करना होता था । इसलिए, बराबर वाली बर्थ को खाली रखने पर लगाए जाने वाले प्रभारों के संबंध में रक्षा पोतों और किसी अन्य पोत के बीच विद्यमान भेद को समाप्त करने के लिए सीओपीटी ने वर्तमान खंडों 3(1) और (2) को निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किए जाने का प्रस्ताव किया है :—

(1) किसी बर्थ (बर्थों) में रुका हुआ कोई पोत अपनी सुविधा के लिए या उस विशेष बर्थ पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्यों की किस्म के कारण या किसी अन्य कारणवश अपने बराबर वाली किसी अन्य बर्थ या बर्थों को खाली रखने के लिए अनुरोध करता है, तब उस पर ऐसी खाली रखी गई प्रत्येक बर्थ या बर्थों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पायलिटिज और बर्थ किराया भारित किए जाएंगे । पत्तन की देयताओं के परिकलन के लिए वास्तव में बर्थ किए गए पोत के जीआरटी को गणना में लिया जाएगा ।

(2) बराबर वाली बर्थ खाली रखने के लिए अनुरोध परेषिती/परेषक अथवा पोत के एजेंट द्वारा किया जा सकता है अथवा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की किस्म को ध्यान में रखते हुए पत्तन बर्थ (बर्थों) को खाली रख सकता है । ऐसे सभी मामलों में अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पायलिटिज और बर्थ किराया पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों के साथ वसूल किए जाएंगे, क्योंकि ये पोत-संबद्ध प्रभार हैं ।”

(ii) संशोधन-पूर्व के दरों के मान में निर्यात कार्गो के लिए पत्तन में पोत के रूकने के दिनों (जिसके दौरान पोतलदान किया जाता है) के अतिरिक्त रविवारों और अवकाश दिवसों को छोड़कर 7 दिन की विलम्ब शुल्क मुक्त अवधि प्रदान की जाती थी । वर्तमान दरों के मान में यद्यपि निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि बढ़ाकर 15 दिन कर दी गई है, परंतु यदि दुलाई की तारीख से 15 दिन से अधिक के लिए पोतलदान आरंभ होता है / जारी रहता है, तब पत्तन में पोत के ठहरने पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा । यह एक विसंगति है इसे ठीक करना आवश्यक है । पत्तन में आरंभ से ही यह सिद्धांत अपनाया गया है कि पोत के पत्तन में ठहरने के अलावा निर्यात और आयात, दोनों के लिए निःशुल्क दिवस उपलब्ध कराए जाएं । इसलिए, पृष्ठ संख्या 28 में खंड (ड) ‘निःशुल्क दिवस’ के अंतर्गत वर्तमान पैरा 3 को निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है :-

“निर्यात अथवा पोतान्तरण के मामले में कार्गो/कंटेनर के प्रवेश की तारीख के अगले दिन से विलंब शुल्क निर्यातो/कंटेनरों के मामले में 16वे दिन से और पोतान्तरण कंटेनरों के मामले में 31वें दिन से आरंभ होकर पोतलदान की शुरुआत के समय तक के लिए लगाया जाएगा । दूसरे शब्दों में, पोतलदान किए जाने वाले पोत के पत्तन में रूकने की अवधि के दौरान कार्गो पर कोई विलंब शुल्क नहीं लगेगा ।”

(iii) तटीय क्रेनों के प्रयोग द्वारा हैच कवरों को उठाने के लिए इस समय कोई अलग प्रभार नहीं लगाया जा रहा है और इसलिए, घाट विद्युत क्रेन के किराया प्रभार के रूप में लागू 200/-रुपए हैच कवर के प्रति एक लिफ्ट के लिए वसूल किया जा रहे हैं । चूंकि, इस प्रचालन के लिए कोई विशिष्ट दर निर्धारित नहीं है, इसलिए उचित रिकार्डों को रखना और प्रभारों की वसूली करना संभव नहीं है । वर्षा ऋतु के दौरान हैचों को पूर्व अनुरोध के बिना बार-बार खोलना और बंद करना पड़ता है और ऐसे सभी कार्यों के रिकार्ड रखना संभव नहीं हो सकता । इसलिए, यह प्रस्ताव किया गया है कि “द्वितीय प्रचालन के लिए घाट विद्युत क्रेन प्रभार” के अंतर्गत खंड (घ) के रूप में निम्नलिखित जोड़कर तटीय क्रेनों का प्रयोग करते हुए हैचों को खोलने/बंद करने के लिए विशेष प्रभार लगाया जाए :-

“(घ) जब भी हैच खोलने/बंद करने के लिए विद्युत तटीय क्रेनों का प्रयोग किया जाएगा, हैच खोलने और बंद करने की कोई भी संख्या होते हुए 400/- रुपए प्रति शिफ्ट प्रति हुक प्राप्त किए जाएंगे ।”

4. प्रस्ताव की एक प्रति पत्तन प्रयोक्ताओं के संबंधित प्रतिनिधि निकायों को टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी । कोचीन स्टीमर एजेंट्स संघ (सीएसएए) और कोचीन सीमाशुल्क गृह एजेंट्स संघ (सीसीएचएए) सीओपीटी

के प्रस्ताव से पूर्णतया सहमत हैं । भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) ने सूचित किया है कि इस संबंध में उनकी ओर से कोई टिप्पणी नहीं है । भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए) ने उल्लेख किया है कि कार वाहकों द्वारा मोटरचालित वाहनों के निर्यात या तटीय बुलाई के लिए कोई घाटशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया है और इस प्रकार की बुलाई के लिए प्रोत्साहनवर्धक दर का अनुरोध किया है ।

5. इस मामले में दिनांक 19 दिसम्बर, 2000 को कोचीन में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

भारतीय नौसेना

- (i) पत्तन देयताएं और पायलिटिज क्यों वसूल किए जाएं ? हम किन्हीं अतिरिक्त सेवाओं का उपयोग नहीं कर रहे हैं । किसी बर्थ विशेष पर पायलट स्थापित नहीं किया गया है । इसलिए, अवसरगत लागत का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । सभी परिवर्तन लागतें हटाई जानी चाहिए । केवल नियत लागत वसूल की जानी चाहिए ।
- (ii) इस अतिरिक्त लेवी से पोत सीओपीटी में आने में हतोत्साहित होंगे ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) हम भारतीय नौसेना के दृष्टिकोण से सहमत हैं ।
- (ii) यदि अन्य बर्थ सामान्य तौर पर खाली है, क्या तब भी यह अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा ?

कोचीन स्टीमर एजेंट्स संघ (सीएसएए)

पत्तन देयता और पायलिटिज वसूल नहीं की जाएंगी, क्योंकि अन्य पोत बाद में भुगतान अवश्य करेंगे ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इण्डिया)

- (i) क्या कोई ऐसा मामला है, जिसमें किसी पोत ने इस कारण से विपथन किया हो, जिससे पत्तन देयता और पायलिटिज की हानि हुई हो ?
- (ii) जैसाकि नौसेना ने कहा है कि सभी परिवर्तनीय लागतें बिल्कुल भी शामिल न की जाए ।
- (iii) अवसरगत लागत के नाम पर हमें ऐसे कार्यों के लिए भुगतान करने के लिए न कहा जाए, जो कार्य वास्तव में हुए नहीं हैं ।
- (iv) हम कार्गो प्रहस्तन के लिए भुगतान करते हैं, हम क्रेन किराए पर लेते हैं । यह कोई मायने नहीं रखता कि हम उसका कैसे प्रयोग करते हैं ?
- (v) 'घाटशुल्क' की परिभाषा को स्पष्ट किया जाना आवश्यक है । हैच हमेशा ही घाट पर नहीं रखा जाता ।

कोचीन सीमाशुल्क गृह एजेंट्स संघ (सीसीएचएए)

- (i) हम भारतीय नौसेना के विचारों से सहमत हैं ।
- (ii) प्रशुल्क में लाम मार्जिन शामिल रहता है । तब प्रशुल्क के अन्य संघटकों को "अवसरगत लागत" के रूप में क्यों वसूल किया जाना चाहिए ? केवल लाम मार्जिन वसूल किया जाना चाहिए ।

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

- (i) हमें पायलट को भुगतान करना होता है, चाहे पायलट का प्रयोग किया गया है या नहीं । हमें अवसरगत लागत की वसूली उसके बदले में प्रशुल्क अर्जित करने के लिए करनी होती है ।
- (ii) पायलिटेज में परिवर्तनीय लागत बहुत कम होती है । इसमें अधिकतर नियत लागतें शामिल रहती हैं ।
- (iii) यह कहना सही नहीं है कि क्रेन किसी भी प्रयोग के लिए किराए पर ली जाती है । क्रेन के प्रयोग के संबंध में प्रतिबंध हैं ।
- (iv) हम केवल तर्कसंगत बनाना चाहते हैं और अस्पष्टताओं को हटाना चाहते हैं । हम कुछ भी नया शामिल नहीं कर रहे हैं । आज भी हैच प्रचालन के प्रत्येक कार्य के लिए 200/-रुपए वसूल किए जा रहे हैं । इस परिवर्तन से प्रयोक्ता बचत कर सकेंगे ।
- (v) इस प्रस्ताव के उद्देश्य के पीछे कोई लेखा परीक्षा टिप्पणी नहीं है । कोई लेखा परीक्षा आपत्ति नहीं है । हमारा उद्देश्य पूर्णतया प्रशुल्क का यौक्तिकरण है और सभी प्रकार की व्यक्तिपरकता और विवेकाधिकार को समाप्त करना है ।
- (vi) एक पोत के लिए बर्थ के ऐसे आरक्षण के कारण बाहर रखे गए पोत की हम सद्भावना खो देंगे ।

6. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) सीओपीटी का प्रस्ताव कोई नई दर या शर्तें लागू करने के लिए नहीं है । इसे किसी भी प्रकार की अस्पष्टता, व्यक्तिपरकता और विवेकाधिकार को समाप्त करने के लिए दरों के मान में विद्यमान प्राक्धानों के विस्तार और सशोधन के रूप में देखा जाए । इस प्रयोक्ता-उन्मुखी प्रस्ताव को उठाने के लिए सीओपीटी बर्थाई का पात्र है, इससे इसके दरों के मान में पारदर्शिता के एक उपाय की शुरुआत होगी ।
- (ii) जब बराबर वाली बर्थ (बर्थों) को खाली रखा जाता है, तब पत्तन की राजस्व अर्जित करने वाली परिसंपत्ति बेकार रहती है । चाहे बर्थ सामान्य कार्यकलापों के दौरान खाली रहे, किसी तरह तर्कसंगत नहीं है । जब बर्थ को खाली रखने के लिए कोई विशेष अनुरोध किया जाता है, तब राजस्व अर्जित करने के व्यर्थ हो गए अवसर के लिए पत्तन क्षतिपूर्ति का पात्र है ।

कुछ प्रयोक्ताओं ने बर्थ खाली रखने के कारण पत्तन देयताएं और पायलिटेज लगाने के प्रस्ताव पर आपत्ति की है । सुझाव यह है कि लागतों और लाम मार्जिन को अलग-अलग किया जाए और नियत लागतों तथा केवल लाम मार्जिनो के लिए क्षतिपूर्ति मागी जाए । सीओपीटी का तर्क है कि ऐसे प्रचालन में परिवर्तनीय लागत बहुत कम होती है । यदि ऐसा है, तब भी यह जानना चाहिए कि पत्तन देयताओं और पायलिटेज का भुगतान पोत के पत्तन में (बर्थ में) ठहरने के लिए आनुषंगिक है । पत्तन देयताओं और पायलिटेज के अंतर्गत शामिल सेवाएं वैकल्पिक सेवाएं नहीं हैं, जिनका उपयोग न करने के बारे में कोई पोत निर्णय कर सके । ये सेवाएं अनिवार्य किस्म की हैं, पत्तन को होने वाली राजस्व हानि में पत्तन देयताएं और पायलिटेज शुल्क शामिल हैं, जोकि उसने अर्जित कर लिया होता, यदि बर्थ को खाली रखने के लिए अनुरोध के स्थान पर किसी अन्य पोत द्वारा प्रयोग में लाई जाती । इसलिए, पत्तन के लिए कुल पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए क्षतिपूर्ति की मांग करना तर्कसंगत है ।

यह उल्लेखनीय है कि यह प्रावधान दरों के मान में पहले ही विद्यमान है । प्रस्ताव केवल इतना है कि भ्रमपूर्वक शब्दावली को ठीक किया जाए ।

(iii) सीओपीटी ने पोत एजेंट से अतिरिक्त पोत-संबद्ध प्रमारों की वसूली के लिए प्रस्ताव किया है । यहां यह उल्लेख करना उचित है कि बराबर वाली बर्थ खाली रखने का अनुरोध परेषिती/परषक द्वारा भी किया जा सकता है और पत्तन भी प्रहस्तन किए गए कार्गो की किस्म के अनुसार ऐसा करने का निर्णय कर सकता है । इस प्रस्तावित प्रबंध के दृष्टिगत पत्तन के लिए यह आवश्यक हो जाता है कि पोतवणिक या स्वयं पत्तन द्वारा की जाने वाली ऐसी कार्यवाई के बारे में पोत एजेंट को अग्रिम तौर पर सूचित करे ।

(iv) निर्यातों पर विलंब शुल्क को पोतलदान आरंभ होने के समय तक सीमित करने का पत्तन का प्रस्ताव तर्कसंगत है । इससे विभिन्न कारणों से पोत परिवहन में राहत मिलेगी । तथापि, प्रस्तावित खंड की शब्दावली को बदले जाने की आवश्यकता है, ताकि आशय को स्पष्ट किया जा सके । वस्तुतः, यह अधिक उचित होगा कि इस छूट को खंड 10 (ड) की बजाय "विलंब शुल्क" से संबंधित खंड 10 (घ) के अंतर्गत जोड़ दिया जाए । इसकी शब्दावली निम्नलिखित हो सकती है :-

"तथापि, निर्यात/पोतातरण कार्गो/कंटेनरों के मामले में यह लेवी तब लागू नहीं होगी, जब कोई नामित पोत लदान आरंभ कर देता ।"

(v) हैच खोलने/बंद करने के लिए प्रयोग की जाने वाली घाट क्रनों के लिए प्रमारों के संबंध में सीओपीटी के प्रस्ताव को लेखा सबधी गड़बड़ों को समाप्त करने और विवेकाधिकार के क्षेत्रीय स्तर पर प्रयोग को समाप्त करने के संदर्भ में देखा जाना है । घाट क्रनों के प्रयोग के लिए 200/-रुपए की दर पहले ही दर के मान में निर्धारित की गई है । पत्तन ने हैच खोलने/बंद करने के लिए दर के निर्धारण के वास्ते ऐसे दो प्रयोगों पर विचार करने का प्रस्ताव किया है । प्रस्तावित दर तर्कसंगत है, क्योंकि इसे एक शिफ्ट में हैच के खोलने और बंद करने की किसी भी संख्या के होते हुए यह दर वसूलने के पत्तन के प्रस्ताव के साथ देखा जाना है ।

सीओपीटी के संदर्भ में सीएसएलए की आपत्ति उचित दिखाई नहीं देती, क्योंकि पत्तन ने प्रचालनों की कोई भी संख्या होते हुए केवल एक नियत दर (वर्तमान दर पर) मारित करने का प्रस्ताव किया है । क्रन किराया प्रमार के एक भाग को बर्थ किराया में शामिल किया जा सकता है । तथापि, क्रन का उपयोग सुसंगत है । यह केवल कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए हो सकता है । इसमें इस तथ्य से भी संवर्धन हुआ है कि क्रन किराया प्रमार (बर्थ किराया में शामिल नहीं) का शेष भाग घाटशुल्क या प्रहस्तन प्रमारों में शामिल किया गया है ।

7. परिणामतः, उपर दिए गए कारणों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण सीओपीटी के दरो के मान में निम्नलिखित सशोधनों का अनुमोदन करता है :-

(i) शर्तों और निबधनों के अंतर्गत घ बर्थ किराया प्रमार में विद्यमान खंडों 3(i) और (ii) को निम्नलिखित द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

“(क) किसी बर्थ या बर्थों में रूका हुआ कोई पोत अपनी सुविधा के लिए या उस विशेष बर्थ पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की किस्म के कारण या किसी अन्य कारणवश अपने बराबर वाली किसी अन्य बर्थ या बर्थों को खाली रखने के लिए अनुरोध करता है, तब उस पर ऐसी खाली रखी गई प्रत्येक बर्थ या बर्थों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएँ,

पायलिटिज और बर्थ किराया भारित किए जाएंगे । पत्तन की देयताओं के परिकलन के लिए वास्तव में बर्थ किए गए पोत के जीआरटी को गणना में लिया जाएगा ।

(ख) बराबर वाली बर्थ खाली रखने के लिए अनुरोध परेषिती/परेषक अथवा पोत के एजेंट द्वारा किया जा सकता है अथवा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की किस्म को ध्यान में रखते हुए पत्तन बथ (बर्थों) को खाली रख सकता है, बशर्ते कि ऐसी कार्रवाई की अग्रिम सूचना पत्तन द्वारा पोत एजेंट को दे दी जाती है । ऐसे सभी मामलों में अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पायलिटिज और बर्थ किराया पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों के साथ वसूल किए जाएंगे, क्योंकि ये पोत-सबद्ध प्रभार हैं ।”

(ii) कार्गो-सबद्ध प्रभारों से संबंधित सामान्य शर्तों में खंड 10 (घ) - ‘विलंबशुल्क’ के अंतर्गत विद्यमान उप-पैरा 3 के अंत में निम्नलिखित वाक्य जोड़ा जाता है :-

“तथापि निर्यात/पोतांतरण कार्गो/कंटेनरों के मामले में यह लेवी तब लागू नहीं होगी, जब कोई नामित पोत लदान आरम्भ कर देता है ।

(iii) निम्नलिखित खंड को ‘घाट विद्युत क्रेन-द्वितीय प्रचालन के लिए प्रभार’ के लिए विद्यमान दर अनुसूची के अंत में जोड़ा जाता है :-

“(क) जब भी हैच खोलने/बंद करने के लिए विद्युत तटीय क्रेनों का प्रयोग किया जाता है, तब हैच खोलने और बंद करने की कोई भी संख्या होते हुए 400/-रुपए प्रति शिफ्ट प्रति हैच भारित किए जाएंगे ।”

8. उपर्युक्त पैरा 7(i) के अंतर्गत अनुमोदित संशोधन इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने पर प्रभावी हो जाएंगे ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/असा०/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 29th January, 2001

No. TAMP/106/2000-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Cochin Port Trust's Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/106/2000-COPT

The Cochin Port Trust (COPT)

... Applicant

ORDER

(Passed on this 5th day of January 2001)

This case relates to a proposal from the Cochin Port Trust (COPT) on rationalisation, amendments / additions to its Scale of Rates.

2. The present Scale of Rates of the COPT was notified in January 1999. While compiling the same many terms and conditions which existed in the previous Scale of Rates were simplified and incorporated. While implementing the present Scale of Rates, however, the COPT has found that some of the clauses are vague and leave scope for different interpretations. Accordingly, the COPT Board at its meeting dated 30 August 2000 resolved to make the amendments/additions in the Scale of Rates to clarify some of the existing provisions.

3. The proposals of the COPT and the circumstances warranting such amendments, as is brought out by the COPT, are given below.

- (i). (a). In page No.24 of the present Scale of Rates under the clause 3 – "Berth Hire Charges", it is indicated that the Defence vessels occupying a berth and requesting to keep the adjacent berth or berths vacant shall be charged additional berths hire charges for the berth/berths kept vacant taking into account the same GRT of the vessel berthed.
- (b). However, the same section provides that any other vessel occupying berth or berths and requesting for adjacent berth or berths to be kept vacant shall be charged with additional Port dues, Pilotage and Berth hire for such berth kept vacant. This gives an indication that the Defence vessels have to pay only additional berth hire charges, while other vessel have to pay additional port dues, pilotage and berth hire charges on account of berth kept vacant.
- (c). In the previous Scale of Rates all vessels including Defence vessels were being subjected to additional Port dues, and Pilotage in addition to berth hire. Therefore, to do away with the existing distinction between Defence vessels and any other vessel for levying charges when adjacent berth is to be kept vacant the COPT has proposed to substitute the existing Clauses 3(1) and (2) with the following:
 - (1) *Any vessel occupying a berth(s) and requesting for any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Port dues, Pilotage and Berth Hire for each such berth or berths kept vacant. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned for computation of the dues to the port.*
 - (2) *The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled. In all such cases, the additional Port dues, Pilotage and Berth hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges."*

- (ii) In the pre-revised Scale of Rates 7 days of demurrage free period excluding Sundays and Holidays was provided for export cargo in addition to the days the vessel (in which shipment is effected) remains in port. But in the present Scale of Rates, though free days on export cargo has been enhanced to 15 days, the vessel's stay in port is also accounted for demurrage computation if the shipment starts / continues beyond 15 days from the date of carting. This is an anomaly, which needs to be rectified. From the very beginning the principle adopted in the port has been to provide free days for both exports and imports in addition to the vessel's stay in port. Therefore, the existing para 3 under clause (e) "Free days" at page No.28 has been proposed to be substituted with the following

" In case of export or trans-shipment, from the day following the date of admission of cargo / container the demurrage shall accrue from 16th day in case of exports / containers and from 31st day in case of trans-shipment containers till the time of commencement of shipment. In other words the cargo shall not attract any demurrage during the stay of the ship in Port on which the shipment is effected "

- (iii) Presently there is no separate charge envisaged for lifting the hatch covers utilising the shore cranes and therefore Rs.200/- prescribed as hire charges of wharf electric crane is being charged per lift of a hatch cover. As there is no specific rate prescribed for this operation, it is not possible to maintain proper records and recover the charges. During rainy season, the hatches are opened and closed frequently without prior requisition and it may not be possible to keep record of all such events. It has, therefore, been proposed to provide specific charge for opening / closing hatches using the shore cranes by adding the following as clause (D) under the "Wharf Electric Crane charges for the Second Operation"

" (D) Whenever Electric Shore Cranes are used for opening / closing the hatch Rs 400/- per shift shall be received per hook irrespective of the number of opening and closing of the hatch "

4. A copy of the proposal was circulated to the concerned representative bodies of port users for comments. The Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) and the Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) have fully agreed with the COPT proposal. The SCI has intimated that it has no comments to offer in this regard. The Indian National Shipowners' Association (INSA) has mentioned that no wharfage rate is being proposed for export or coastal movement of motorised vehicles by car carriers and requested for a promotional rate for such movements.

5. A joint hearing in this case was held on 19 December 2000 in Cochin. During the joint hearing the following submissions were made

Indian Navy

- (i). Why charge Port Dues and Pilotage? We are not using any additional services. Pilot is not fixed for any particular berth. There is, therefore, no question of opportunity cost. All variable costs should be removed. Only fixed cost should be recovered.
- (ii). This additional levy may discourage vessels from calling at the COPT.

Indian National Shipowners' Association

- (i) We agree with the views of Indian Navy.
- (ii) If other berths are vacant in normal course, will this additional charge be still levied?

The Cochin Steamer Agent's Association (CSAA)

Port due and pilotage shall not be charged because in any case the other ships will pay later.

Container Shipping Lines Association (India)

- (i). Has there been any case of vessel having diverted because of this, thereby causing loss of Port due and pilotage?
- (ii). In any case, as Navy says, all variable costs must be excluded.
- (iii). In the name of opportunity cost, we should not be required to pay for activities not actually performed.
- (iv). We pay for cargo handling, we hire a crane. How does it matter what use we put it to?
- (v). Definition of 'wharfage' needs to be clearly stated. Hatch is not always placed on wharf.

The Cochin Customs House Agent's Association

- (i). We agree with the views of Indian Navy.
- (ii). Tariff includes a profit margin. Why should other components of tariff be recovered as 'opportunity cost'? Only the profit margin should be recovered.

Cochin Port Trust (COPT)

- (i). We have to pay the pilot whether pilot is used or not. We have to recover opportunity cost to earn the tariff in lieu thereof.
- (ii). There is very little variable cost in pilotage it mostly consists of fixed costs.
- (iii). It is not correct to say that crane is hired for any use. There are restrictions on usage of crane.
- (iv). We only wish to rationalise and remove ambiguities. We are not introducing anything new. Even today Rs.200/- is being charged for every act of hatch operation. With this change users will save.
- (v). This proposal is not motivated by any audit observation. There is no audit objection. Our motivation is totally tariff rationalisation and also, removal of all subjectivity and discretion.
- (vi). By such reservation of berth of one vessel, we may also loose goodwill of the vessels kept out.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The COPT proposal is not for introducing any new rate or conditionalities. It is to be seen as an elaboration and correction of the existing provisions in the Scale of Rates to remove any ambiguity, subjectivity and discretion. The COPT deserves to be complimented for raising this user-oriented proposal which will introduce a measure of transparency in its Scale of Rates.
- (ii). When the adjacent berth(s) is required to be kept vacant, a port's revenue earning asset is forced to idle. Whether the berth would have remained idle in the normal course of activities is irrelevant. When a specific request is made to

keep the berths vacant, the port is entitled to be compensated for the opportunity of revenue earning foregone

Some of the users objected to the proposal of levying Port Dues and Pilotage fees also on account of the berth kept vacant. The suggestion is to segregate the costs and profit margin and to seek compensation for fixed costs and profit margins only. The COPT's argument is that there is little variable cost in such operation. Be that as it may, it is to be recognised that payment of port dues and pilotage are incidental to the vessels stay in the Port (at berth). Services covered under Port Dues and Pilotage are not optional services, which, the vessels may decide not to avail of. These services being mandatory in nature, the loss of revenue to the port includes the Port dues and Pilotage fee which it would have earned, if the berth requested to be kept vacant had been occupied by some other vessel. It is, therefore, reasonable for the Port to seek compensation for the total vessel related charges.

It is noteworthy that this provision already exists in the Scale of Rates. The proposal is only to set right the confusing wording.

- (iii) The COPT has proposed to levy the additional vessel related charges from the vessel agents. It is relevant here to mention that requisition for keeping the adjacent berths may be given by the consignee / consignor also, and, the Port can also decide to do so considering the nature of cargo handled. In view of this arrangement proposed, it becomes necessary for the Port to intimate the vessel agents in advance about such an action by the shippers or by the port itself.
- (iv) The port's proposal about limiting demurrage on exports upto the time the shipment commences is reasonable. This will provide relief to exports shipments carted and shipped when the vessel's sailing is delayed due to various reasons. The proposed clause, however, needs to be reworded to provide clarity of the intention. In fact, it is more apposite to add this exemption under clause 10(d) relating to 'Demurrage' instead of clause 10(e). The wording can be as follows

"In cases of export / transhipment cargo/containers, however, this levy shall cease when the nominated vessel commences loading"

- (v) The COPT proposal about charges for wharf cranes used for hatch opening / closing is to be seen in the context of elimination of accounting hassles and doing away with field level exercise of discretion. A rate of Rs. 200/- is already prescribed in the Scale of Rate for wharf crane usage. The Port has proposed to consider two such usages for determining the rate for hatch opening / closing. The proposed rate is reasonable, when seen alongwith the port's proposal to charge this rate irrespective of the number of openings and closings of the hatch in a shift.

The CSLA objection appears to be misplaced in the COPT context since the port has only proposed to charge (at the existing rate) a fixed rate irrespective of the number of operations. A portion of crane hire charges may be included in the berth hire. However, the usage of crane is relevant. It can be only for cargo handling operation. This is augmented by the fact that the balance portion of the crane hire charge (not included in the berth hire) is included in the wharfage or handling charges.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following amendments in the COPT Scale of Rates:

- (i). The existing clauses 3(i) & (ii) in D. Berth Hire Charges under terms and conditions are substituted with the following:

"(a). Any vessel occupying a berth or berths and requesting for any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire for each such berth or berths kept vacant. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the Port.

(b). The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled, provided advance notice of such action is given by the Port to the vessel-agent. In all such cases, the additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges".

- (ii). The following sentence is added at the end of the existing sub-para 3 under clause 10 (d) – 'Demurrage' in General conditions relating to Cargo Related Charges :

"In cases of export / transshipment cargo/containers, however, this levy shall cease when the nominated vessel commences loading".

- (iii). The following clause is added at the end of the existing rates schedule for 'Wharf electric cranes – charges for second operation':

"(a) Whenever Electric Shore Cranes are used for opening / closing the hatch, Rs. 400/- per shift per hatch shall be charged irrespective of the number of openings and closings of the hatch".

8. The amendments approved under para 7 (i) above shall take effect on expiry of 30 days from the date of notification of this order.

S SATHYAM, Chairman
[ADVT /III/IV/143/Exty /2000]